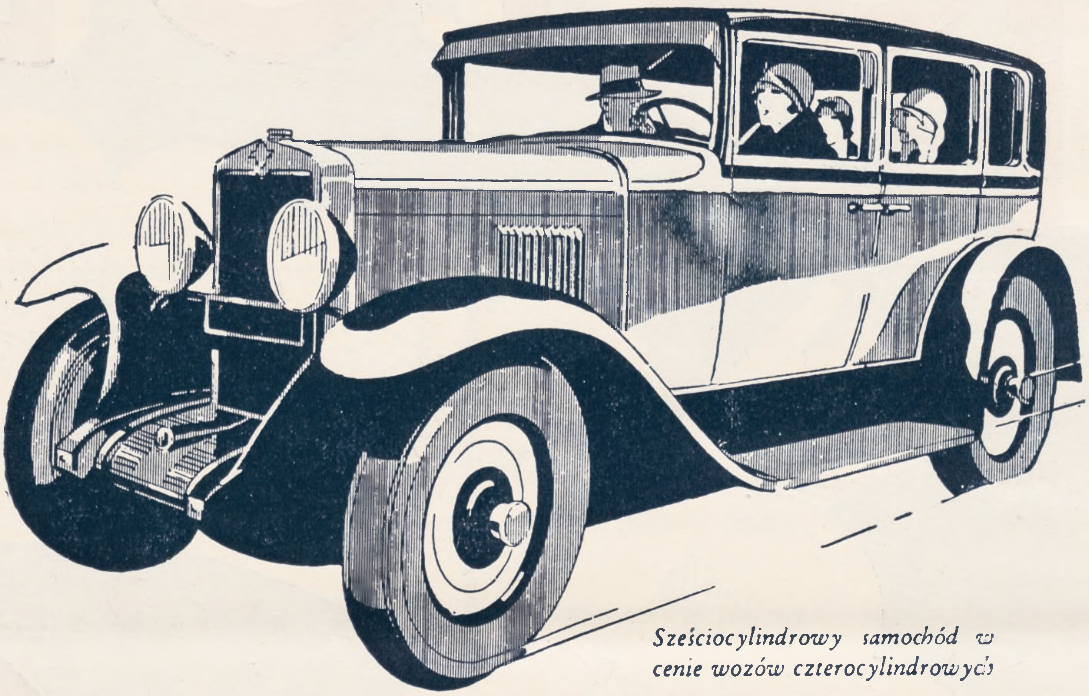
Nr. 5. Maj 1929 r. Cena numeru 1.20 zł Rok II.



M. Bartodziejski

EPOKOWY CHEVROLET
w Historji Chevroletów zaopatrzony w silnik 6-cio cylindrowy



Sześciocylindrowy samochód w cenie wozów czterocylindrowych

Dzięki wypuszczeniu na rynek nowego 6-cio cylindrowego modelu, rok 1929 stanie się pamiętnym w dziejach Chevrolet Motor Company. Jeszcze nigdy nie sprzedawano samochodów tej klasy po tak niskiej cenie. Nowy model jest rzeczywiście sensacją, o której mówi dzisiaj cały świat.

Miano „epokowy", nadane nowemu modelowi, nie jest przesadą. Chevrolet na rok 1929 stanowi zasadniczy zwrot w rozwoju automobilizmu. Trudno uwierzyć, iż jest to samochód wyrabiany masowo.

Nowy Silnik.

Zasadniczą nowością w nowym modelu jest 6-cio cylindrowy potężny silnik, będący ostatnim wyrazem techniki automobilowej. Silnik ten o górnym rozrządzie jest wynikiem czteroletnich doświadczeń i prób, przeprowadzonych w laboratorjach oraz na terenach doświadczalnych General Motors. Przeszło sto typów silników sześcio-cylindrowych zostało wykonanych i poddanych licznym próbom, zanim ostatecznie został przyjęty silnik, zastosowany obecnie na nowych modelach Chevrolet.

Moc silnika, zwiększona o 32,8 % w porównaniu z poprzednim modelem, równa się 46 KM na hamulcu przy 2600 obrotach na minutę. Maksymalna szybkość samochodu została przez to zwiększona o 20 %.

Nowe Ulepszenia.

System dopływu benzyny został znacznie udoskonalony. Benzyna z głównego zbiornika, o zwiększonej pojemności, 41,64 litr. jest dostarczana zapomocą pompy ssąco-tłoczącej zaopatrzonej w specjalny szklany filtr, który zatrzymuje wszelkie nieczystości zawarte w benzynie.

Zastosowanie specjalnej pompki przy karburatorze, która dostarcza dodatkową ilość benzyny z chwilą kiedy raptownie naciśniemy pedał akceleratora powiększa akcelerację o 21 % w porównaniu z poprzednim modelem.

Specjalną uwagę zwraca udoskonalenie bezpośredniego i automatycznego oliwienia.

Nowe udoskonalone hamulce na cztery koła działają równomiernie za lekkiem naciśnięciem pedału. Wał zaś korbowy niezwykle-mocnej budowy z kutej stali jest statycznie i dynamicznie zrównoważony i nie poddaje się wibracji nawet podczas najszybszej jazdy.

Nowe Karoserje.

Nowe karoserje Fishera. bardziej przestronne i bardziej wydłużone, niż w poprzednich modelach, czynią wysoce estetyczne wrażenie. Ich wygląd zewnętrzny zadowoli najwytrawniejszego znawcę. Nadzwyczaj szczęśliwy dobór kolorów, któremi wozy te są lakierowane, podnosi ich elegancję. Wydłużone niskie linje, chromowana ornamentacja, szerokie sklepione błotniki, wysoka maska, nadają tym samochodom wygląd luksusowy.

Wewnętrzne wykończenie nowych Chevroletów jest bez zarzutu. Szerokie wygodne siedzenia są pokryte gusownemi, trwałemi materjałami w kolorach, które harmonizują z karoserją danego samochodu. Między siedzeniami pozostawiono dużo wolnego miejsca dla nóg. Wydłużone ramy okien dają rozległe pole widzenia.

W najbliższych dniach ukaże się ogłoszenie oznajmiające ukazanie się na rynku nowej 6-cio cylindrowej ciężarówki Chevrolet.

W nowych Chevroletach wprowadzono między innemi doniosłe ulepszenie, — przesuwalne siedzenie kierowcy. Siedzenie może być przesuwane nawet w czasie jazdy zapomocą małej krótkiej korbki.

Efektowną też nowością w Chevrolecie na rok 1929 są przednie latarnie, których wygląd znacznie zyskał w nowym modelu. W celu dowolnego obniżenia kierunku światła w nowych latarniach Chevroleta umieszczono z lewej strony pedału sprzęgła specjalny przełącznik, działający przy naciśnieniu nogi.

Wszystkie modele są zaopatrzone w lampkę ostrzegawczą "stop„ oraz w tylne światło. Uchwyt do opony zapasowej umieszczony jest z tyłu.

Wreszcie wszystkie modele są zaopatrzone w znane amortyzatory hydrauliczne systemu „Lovejoy", które zapewniają wygodną i bezpieczną jazdę po najgorszych drogach. Amortyzatory te systemu oliwnego są doskonale znane w całym świecie samochodowym, — używane zaś są w najdroższych samochodach.

Siedem różnych modeli karoserji Fishera jest do rozporządzenia nabywców. Są to: Phaeton, Roadster, Coach, Coupé, Sedan, Sport Cabriolet i Convertible Landau. Każdy znajdzie między temi modelami wóz dla siebie odpowiedni.

W ten sposób dogadzając wszelkim gustom i wymaganiom epokowy Chevrolet dostępny jest dla najszerszego ogółu, gdyż dzięki ułatwionym warunkom płatności nabycie jego nic przedstawia żadnych trudności. Znakomicie zorganizowany system obsługi oraz roczna gwarancja przy sprzedaży zapewniają trwałość i sprawne funkcjonowanie tego epokowego samochodu.

CHEVROLET

GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA

Nr. 5. Katowice, maj 1929 r. Rok II



Wychodzi rok drugi w Katowicach. Redakcja i Administracja: Katowice, ulica Wawelska 3, skrytka pocztowa 391. Konto Administracji w P. K. O. Katowice Nr. 305210. Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godz. 17—19

TREŚĆ NR.

RZUT OKA NA ROZWÓJ LOTNICTWA SPORTOWEGO W POLSCE A W SZCZEGÓLNOŚCI WOJ. ŚLĄSKIEGO.

Zastanawiając się nad rozwojem lotnictwa sportowego za rok ubiegły (1928) muszę śmiało i otwarcie powiedzieć, iż to co w początkach ubiegłego roku przedstawiało się jako embrion — pod koniec tegoż roku wyrażało się jako twór o konkretnym już zarysie, aczkolwiek mikroskopijnym kształcie niemowlęcia — to dziś w pierwszym kwartale bieżącego roku, stało się tworem zupełnym. Z przyjemnością przyznać muszę, iż zrobiliśmy skok z iście amerykańskim rozmachem na polu rozwoju i tworzenia klubów sportowo-lotniczych.

Nie będzie dziś mojem zadaniem rozpisywać się na temat żmudnej i ciężkiej pracy nad tworzeniem i organizowaniem się poszczególnych klubów. Podkreślę tylko, iż dziś mamy 7 klubów lotniczych cywilnych dobrze zorganizowanych, w których szkoli się teoretycznie i praktycznie, 3 kluby w stadjum ukończenia organizacji i kilkanaście organizujących się.

Klub Pilotów Województwa Śląskiego współpracując ostatnio z pracownikami kolejowymi D. K. P. w Katowicach, uiszczającymi poza L. O. P. P. miesięczne składki na rozwój lotnictwa sportowego, będąc na drodze przekształcenia się na szerszy „Śląski Klub Lotniczy“, kroczący już drugi rok niezmordowanie po linji szybkiej realizacji haseł rzucanych na łamach swego organiu „Pilota“, iż „Silna Polska i Jej mocarstwowe stanowisko, odzwierciadlać się będzie w silnych i dobrze zorganizowanych sportowych klubach lotniczych z zastosowaniem ich w razie potrzeby dla celów obronnych Państwa.

Klub Pilotów Województwa Śląskiego na wstępie swej działalności skupił w jedno kolisko wszystkich byłych pilotów i obserwatorów, w dużej mierze oficerów i podoficerów rezerwy, rozsianych po całym terenie Województwa Śląskiego. Wydaje swój organ „Pilota“, na którego łamach propaguje idee lotnicze, szerzy zrozumienie i zainteresowanie spo-

łeczeństwa śląskiego dla tychże spraw, współpracuje z W. F. i P. W., jednem słowem przygotowuje grunt dla spraw objętych szerokim i obfitym programem organizacji o charakterze specjalnym .

Z nowym rokiem zostaje wybrany nowy Zarząd Klubu. Prezesem zarządu zostaje p. Dyr. Inż. Marjan Przybylski, pułk. dypl. w st. n., sekretarzem p. Dr. Kazimierz Gaszyn, były obesrwator i pilot rot. rez. Zmienia się oblicze klubu. Następuje przyspieszone tempo prac realnych, dzięki dużemu zainteresowaniu się klubem przez p. inż. Przybylskiego i niespożytej energji i pracy p. Dr. Gaszyna oraz pomocy udzielonej ze strony oficerów 2 p. lot. w szczególności p. majora pilota i obserwatora Romanowskiego, kapitana pilota Dr. Halewskiego i porucznika pilota Gażdżika.

W rezultacie Klub Pilotów Województwa Śląskiego w tym pochodzie uświadomienia lotniczego i realizacji swych idei w łączności z pracownkami kolejowymi na czele z p. inż. Dobrzyckim, prezesem D. K. P. i p. inż. Paczkowskim otwarł pierwszy teoretyczny kurs lotniczy, na który uczęszcza 49 frekwentantów.

Wreszcie z inicjatywy p. kapitana pilota Dr. T. Halewskiego, referenta dla spraw lotnictwa sportowego i P. W. lotniczego przy Departamencie Aeronautyki M. S. Wojsk., jednego z pierwszych pionierów jak również wybitnego fachowca dla spraw lotnictwa sportowego, znanego w szerokich kołach lotniczych Polski, wyjeżdża do Warszawy delegacja Klubu Pilotów w osobach p. majora-pilota i obserwatora Romanowskiego, p. Dr. Gaszyna i p. inż. Rzytkiego, której celem jest oficajlne wystąpienie u miarodajnych czynników rządowych, zainteresowanych temi sprawami.

Po odbyciu szeregu konferencyj, a to z zastępcą Szefa Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. p. ppułk. Jasińskim i p. kapitanem pilotem Dr. Halewskim, z p. ppułk. obserwatorem Filipowiczem, naczelnikiem Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunkacji, z p. inż. Martynowiczem, prezesem Głównego Zarządu L. O. P. P. i p. majoremobserwatorem Turbiakiem, dyrektorem L. L. „Lot" delegacja w zupełności spełniła swe zadanie, uzyskując z Departamentu Aeronautyki 3 płatowce szkolne typu „Henriot" i pomoc z Ministerstwa Komunikacji. Klub uzyskał również pozwolenie używania lotniska i hangarów w Katowicach tak z Ministerstwa Komunikacji, jak z Zarządu „Lotu" przyczem podkreślić należy, że p. Dyrektor Turbiak wyraził zgodę na zatrudnianie szoferów aparatowych „Lotu" przy samolotach Klubu.

A więc Klub Pilotów Wojew. Śląskiego wszedł na nowe tory, na tory wytężonej i pozytywnej pracy. Po wielu wysiłkach i nieustannej pracy stał się dziś Klub Pilotów cząstką zarysowującego się potężnego lotnictwa sportowego.

Dlatego należy wyrazić niekłamaną radość i serdeczne podziękowanie wszystkim tym, a w szczególności: p. pułkownikowi-pilotowi inż. Rayskiemu, p. ppułkownikowi obserwatorowi Filipowiczowi, p. prezesowi inż. Dobrzyckiemu, p majorowi obserwatorowi Turbiakowi, ppułkownikowi-pilotowi Jasińskiemu, p. majorowi-pilotowi i obserwatorowi Romanowskiemu, p. kapitanowi pilotowi Dr. Halewskiemu i p. porucznikowi pilotowi Gażdżikowi, którzy swojem stanowczem stanowiskiem i pomocą w naszej sprawie przyczynili się do szybkiej realizacji idei i zadań objętych programem Klubu.

Społeczeństwo śląskie daje niejednokrotnie dowody zainteresowania, i zrozumienia istoty rzeczy i zadań lotnictwa sportowego. I słusznie, gdyż jakkolwiek zapatrywalibyśmy się na kwestję ingerencji Państwa w przedmiocie organizacji lotnictwa sportowegowego (mam tu na myśli subwencje) to będzie ona tak znikomą w stosunku do zadań klubu, iż wypełnienie chociażby części tych zadań winno przejąć społeczeństwo.

Dlatego dziś należy apelować do społeczeństwa śląskiego, aby na podstawie powyższych danych i luźnych uwag, które stanowią wstęp do przyszłych rozważań bardziej szczegółowych, swem poparciem przyczyniało się w dalszym ciągu do całkowitej realizacji programu prac Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, tembardziej iż program prac jest tak wielki i obfity, że nie wystarczy wola i najlepsze chęci kilku jednostek, lecz musi przyjść z pomocą całe społeczeństwo śląskie.

Pod koniec rzutu oka na przebieg tych spraw nie mogę przemilczeć kwestji zasadniczej. Tworzy się coraz więcej Klubów Lotniczych. Czy nie byłoby wskazanem, aby już dziś miarodajne czynniki rządowe specjalnie dla tychże prac powołane, ustaliły jednolity program dla wszystkich Klubów Lotniczosportowych?

Wreszcie wychodząc z założenia, iż w „Jedności Siła" należałoby przyspieszyć projekt unifikacji lotnictwa sportowego w Aeroklubie R. P. Sprawa ta spoczywa w rękach Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji i wobec tego możemy się spodziewać szybkiej jej realizacji. W ten sposób powstałby związek naprawdę zdrowy i państwowotwórczy, któryby skoordynował i uzgodnił program wszystkich klubów lotniczych, a temsamem położył kres różnym zapatrywaniom i kierunkom prac klubów, jakoteż wyjaśnił wzajemny stosunek klubów do L. O. P. P.

Klub Pilotów Województwa Śląskiego zapatruje się na kwestję lotnictwa sportowego wybitnie pod kątem gospodarczym i obronnym kraju, rzuca hasło koordynacji i uzgodnienia wszystkich klubów sportowo-lotniczych przez unifikację lotnictwa sportowego w Aeroklubie R. P., który będąc soczewką skupiającą wszystkie ogniwa lotnictwa w ogólności, a sportowego cywilnego w szczególności, stać się musi temsamem wyrazem potężnego łańcucha, który da nam zapewnienie całości i bezpieczeństwo granic Rzeczypospolitej. Taki Aeroklub da nam z jednej strnoy gwarancję całości i bezpieczeństwa, a z drugiej strony stanie się probierzem siły gospodarczej na tem polu i myśli twórczej Narodu.

St. Pięta.

POLSKA JAKO ŁĄCZNIK ZACHODU ZE WSCHODEM.

Początkowo kolebką lotnictwa była Francja. W miarę jednak rozwoju lotnictwa, jego punkt ciężkości przesunął się na wschód, do Niemiec, idąc utartym przez wieki śladem, posuwającej się kultury zachodu. Tu lotnictwo rozwinęło się szeroko, znajdując odpowiedni grunt w ambicji narodu oraz poparciu rządu. Rozwój ten przeszedł jednak granice wyznaczone polityką Europy i sięgnął długiemi pazurami linji lotniczych do serc poszczególnych państw ościennych, wiążąc je ze sobą.

Z równoczesną rozbieżnością linji poza granicami państwa, Niemcy w kraju łączyli je i ześrodkowywali do jednego ogniska, chcąc stworzyć centrum lotnicze nietylko dla Niemiec, lecz i Europy. W ten sposób utworzono z Berlina bazę lotniczą, która równocześnie miała się stać źródłem niemieckiej kultury lotniczej na eksport. Ten kulturalny eksport na wschód, teren lotnictwu jeszcze mało znany, odbywał się z rozmyślnem pominięciem Polski, drogą na północ przez Królewiec, na południe przez Budapeszt, znajdując doskonałe rynki zbytu w Rosji, Persji, Afganistanie oraz innych państwach azjatyckich, które okazały się kopalniami złota dla niemieckiego przemysłu lotniczego, przy równoczesnem ugruntowaniu ich polityki lotniczej.

Polityka lotnicza Niemiec dąży do opanowania wschodu, oraz związania go licznemi międzynarodowemi linjami lotniczemi z zachodem. W dążeniu tem starają się jednak Niemcy utrzymać Polskę jaknajdłużej poza międzynarodową siecią lotniczą, a to ze względu na jaknajdłuższe zatrzymanie u siebie punktu ciężkości, posuwającego się na wschód lotnictwa.

W miarę bowiem wydłużania się i rozgałęziania linji lotniczych z zachodu na wschód, posuwa się za niemi, jak za linją bojową główne dowództwo, lotnisko światowe. Z drugiej strony należy wziąść pod uwagę, że dziś nietylko zachód dąży do łączności ze wschodem, lecz i wschód wysuwa również swoją ekspansję, celem nawiązania ciaśniejszych stosunków gospodarczych.

Te obustronne zatem dążenia przyspieszą ześrodkowanie się linji lotniczych zachodu ze wschodem. Nie wytworzy to jednak jeszcze centrum lotniska starego świata, bo dla jego ustalenia należy jeszcze uwzględnić średnie odległości warunków kulturalnych, gospodarczych, politycznych i geograficznych. Nie zapuszczając się jednak w tak daleką przyszłość, kiedy baza lotnicza się ustali, należy wziąć pod uwagę obecny stan rzeczy i najbliższe lata, oraz jaką w nich rolę odegra polskie lotnictwo.

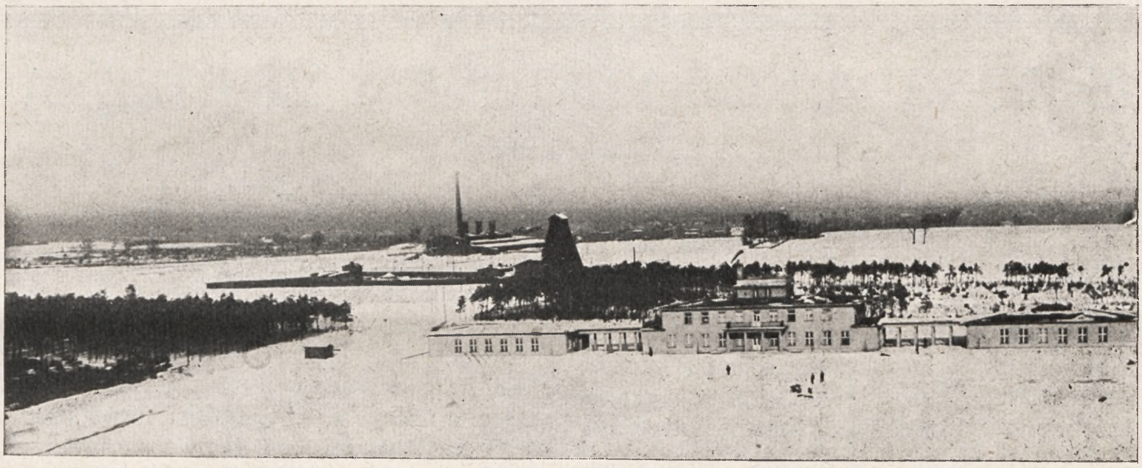
Obecny okres, jest to czas najbardziej intensywnego rozwoju lotnictwa w krajach położonych na wschód od Niemiec, więc Polski, Czech, Rumunji etc. podkopującego równocześnie równowagę bazy lotniczej Europy, jaką Niemcy stworzyli u siebie. Ekspansja tych państw dzielących bazę lotniczą Niemiec od wschodu, siła rozwijających się linji lotniczych, przeciągnie za sobą na wschód centrum lotniska europejskiego, które stanie się niejako łącznikiem zachodu ze wschodem.

Tego rodzaju rozwiązanie kwestji lotniczej dwu krańców starego świata, będzie zadaniem najbliższej przyszłości, a tem prędzej to nastąpi, im szybszy i silniejszy jest rozwój gospodarczo polityczny wschodu.

Składają się na to warunki, które stwarzają doskonałe kontynentalne położenie geograficzne, łagodny układ marfologiczny poza Karpatami, klimat oraz warunki atmosferyczne bardzo dogodne dla lotnictwa wreszcie kolosalne zasoby ropy naftowej, będącej podstawą rozwoju niezależnego ruchu lotniczego. Ta ostatnia okoliczność ma tem większe znaczenie, że Polska tylko jedna posiada tak wielkie bogactwa naftowe w środkowej Europie.

Państwo nasze posiada zatem wszystkie warunki po temu, aby stać się kiedyś krajem tranzytowym dla linji lotniczych, łączących zachód ze wschodem. Czas kiedy to nastąpi stoi w ścisłym związku z pracą jaką położymy na tem polu.

Uwzględniając powyższą kwestję bardziej szczegółowo, należy Katowice podkreślić jako punkt



Lotnisko katowickie w zimie.

węzłowy dla komunikacji lotniczej zachodu ze wschodem. Raz ze względu na dogodne położenie geograficzne, z drugiej strony dlatego, że Katowice są ośrodkiem jednym z wielu, najbardziej uprzemysłowionej i gospodarczo rozwiniętej części Europy środkowej. Ze względów osobisto państwowych Katowiceześrodkowują u siebie najbardziej rozwinięte części kraju, wysyłając całą naszą ekspansję gospodarczą nietylko na zachód, lecz również do głównego portu północy, jakim jest Gdańsk, skąd dalej idą w świat. W ten sposób nietylko nasze zagłębie węglowe, lecz również i naftowe, położone cokolwiek na uboczu od głównych linji komunikacyjnych, zostaje wciągnięte do ogólnego wiru linji lotniczych. W ten sposób Katowice stają się naszem okienkiem lotniczem na świat.

Wspomnę jeszcze, że swojego czasu powstał projekt stworzenia linji Lwów — Czerniowice — Bukareszt, gdzie łączyłaby się ze środkowo-europejską linją lotniczą, idącą dalej do Konstantynopola—Angory etc. Kwestja ta jednakże upadła mimo, że kilkakrotnie była wznawianą. Obecnie powinny miarodajne czynniki jeszcze raz sprawę tę poruszyć i doprowadzić do pomyślnego rezultatu, uwzględniając fakt, że ten niewielki stosunkowo odcinek stworzyłby w połączeniu z linjami zagranicznemi wielką międzynarodową linję lotniczą, biegnącą przez Polskę i łączącą zachód ze wschodem. I druga wielka międzynarodowa linja lotnicza dałaby się stworzyć niewielkim stosunkowo nakładem, przez uzupełnienie odcinkiem Lwów — Czerniowce — Jassy — Odessa linji zagranicznych, dając połączenie lotnicze o tym samym charakterze co poprzednie, to jest łączące zachód z dalekim wschodem. Polska sięgałaby znowu od morza do morza nie politycznie wprawdzie, ale gospodarczo. Równocześnie przez połączenie z linjami południowo-rosyjskiemi zbliżyłyby się do zachodu i północy najbardziej gospodarczo i przemysłowo rozwinięte obszary Rosji, zagłębie dońskie i kaukaskie, które dotychczas łączy się z zachodem okrężnemi drogami. **M. M.**

OPIS KONSTRUKCJI PŁATOWCA „BARTEL M. 5“.

(Ciąg dalszy.)

Płaszczyzny ogonowe.

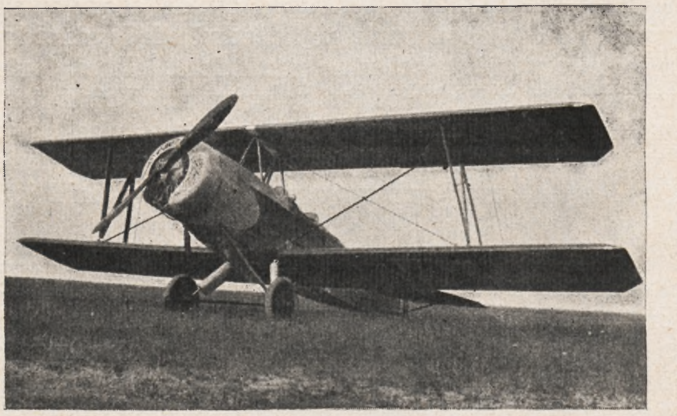
Stateczniki i stery są spawane z rurek stalowych a pokrycie ics jest z płótna. Stateczniki poziomy i pionowy są ustawialne na ziemi. Statecznik poziomy, składający się z dwuch niezależnych połówek w kształcie trójkąta, usztywniony jest z kadłubem od dołu dwoma skośnemi wspórkami z rurek stalowych u góry, zaś statecznik pionowy usztywniony jest z statecznikiem poziomym zapomocą dwuch cienkich profilowych ściągień rurkowych. Stery wysokości (2 połówki) oraz boczny, kształtem swym zbliżone są do prostokątów. Sterowanie odbywa się za pomocą linek, jednakże bezpośrednio bez żadnych krążków w celu uniknięcia zużywania się linek oraz osiągnięcia bardzo miękkiego sterowania. Ster boczny oraz płoza zmontowane są w sposób łatwy do odejmowania do wspólnej rury sterowej, mieszczącej się poza tylną krawędzią kadłuba. W ten sposób orczykiem nożnym jednocześnie poruszany jest ster boczny oraz płoza, co ułatwia manewrowanie płatowcem na ziemi.

Podwozie i płoza.

Podwozie typu moderne jest silnie zbudowane. Składa się ono z 4 goleni, usztywnienia poprzecznego z rur w formie „V“, osi dzielonej z przegubem, położonym powyżej środków kół, wskutek czego osie i koła są lekko skośnie pochylone oraz dwóch kół wymiaru 750×125. Przednie golenie typu teleskopowego, zaopatrzone są w amortyzację z krążków gumowych ściskanych. Amortyzacja jest długotrwałą oraz amortyzuje elastycznie i spokojnie nawet na terenach niezbyt korzystnych. Całkowita amortyzacja jest pokryta specjalną, łatwo otwieralną osłoną z blachy aluminjowej. Golenia tylne i przednie są łatwo między sobą odpowiednio zmienne. Montaż i demontaż podwozia jest bardzo łatwy i szybki dzięki standartowym i normalnym przegubom kulkowym. Wskutek zastosowania przegubów kulkowych, całość podwozia jest elastyczna i mało zużywająca się. Płoza sterowana orczykiem nożnym składa się z trójkąta, którego dolny bok stanowi właściwą płozę a tylny bok stanowi goleń amortyzującą o ściskowych krążkach gumowych analogicznie do goleni podwozia. Goleń amortyzująca jest okryta osłoną z blachy aluminjowej, stanowiącą część steru bocznego. Dostęp do różnych części płozy łatwy a demontaż szybki.

Silnik.

Samolot „B. M. 5“ zaopatrzony jest w silnik chłodzony wodą. Austro - Daimler 200 MK. Puszczanie silnika w ruch odbywa się zapomocą iskrownika rozruchowego przy jednoczesnem ustawieniu

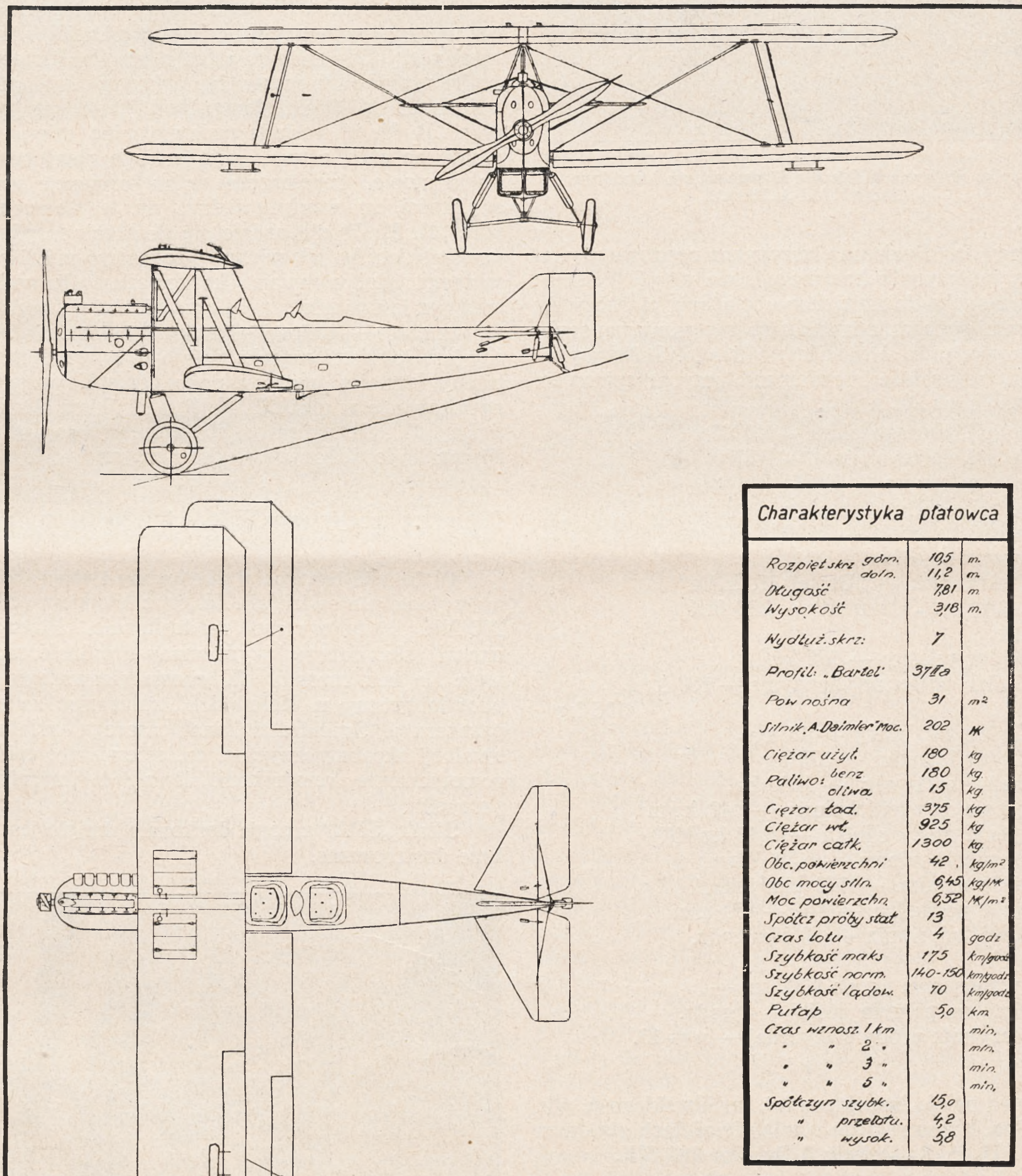


„Bartel“ M4a — silnik: „Le Rhone“ 80 MK.
„Samolot“ S. A. Poznań.

na późne palenie. Prócz silnika Austro - Daimler do płatowca „B. M. 5“ zastosowane będą też silniki SPA 200 MK. oraz Hispano - Suiza 300 MK. Pozatem płatowiec „B. M. 5“ może być wyposażony w różne typy silników chłodzonych wodą lub powietrzem o sile 200 do 300 MK. jak np. „Wright“ 200 MK., „Lorreine“ 230/270 MK., „Gnome - Rhone Titan“230/240 MK. i t. p.

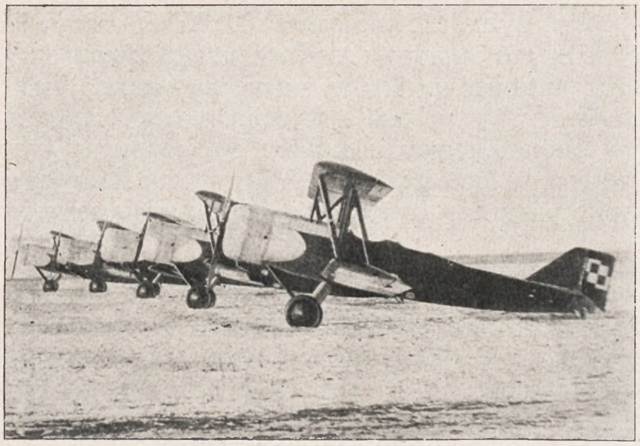
Wytrzymałość statystyczna płatowca „B. M. 5“.

Wytrzymałość płatowca „B. M. 5“ odpowiada najnowszym normom wytrzymałościowym dla tej klasy płatowców. Próba statyczna (odbyta dnia 18 do 20 7. 28) wykazała przepisową wytrzymałość n = 13 dla komory i kadłuba bez złamania (waga płatowca w locie 1250 kg). Przy próbie kadłuba nastąpiło przy n = 13 tylko wyboczenie się rury łoża



Charakterystyka płatowca

Rozpięt skrz górn.	10,5	m.
doln.	11,2	m.
Długość	7,81	m.
Wysokość	3,18	m.
Wydłuż. skrz:	7	
Profil: „Bartel“	37IIa	
Pow nośna	31	m²
Silnik „A. Daimler“ Moc.	202	MK
Ciężar użyt.	180	kg
Paliwo: benz	180	kg.
oliwa	15	kg.
Ciężar ład.	375	kg
Ciężar wł.	925	kg
Ciężar całk.	1300	kg.
Obc. powierzchni	42	kg/m²
Obc mocy siln.	6,45	kg/MK
Moc powierzchn.	6,52	MK/m²
Spółcz próby stat	13	
Czas lotu	4	godz
Szybkość maks	175	km/godz
Szybkość norm.	140-150	km/godz
Szybkość lądow.	70	km/godz
Pułap	5,0	km.
Czas wznosz. 1 km		min.
" " 2 "		min.
" " 3 "		min.
" " 5 "		min.
Spółczyn szybk.	15,0	
" przelotu.	4,2	
" wysok.	5,8	



Seryjne płatowce BM4a dla Departamentu Lotnictwa.
„Samolot“ S. A. Poznań.

silnikowego. Pozioma płaszczyzna ogonowa wykazała współczynnik bezpieczeństwa n = 3 (żądane: 2,5) w stsunku do maximum obciążenia płaszczyzny ogonowej podczas lotu nurkowego z graniczną szybkością spadania. Próba lotek (dn. 16. 8. 28) wykazała wytrzymałość bez złamania przy przepisowem obciążeniu ich 200 kg/m².

Rozpiętość górnego płatu — 10500
Rozpiętość dolnego płatu — 11200
Długość całkowita — 7810
Wysokość — 3180
Głębokość skrzydła — 1500
Powierzchnia nośna — 31m²
Profil skrzydła: — „Bartel 37. XX.a“
Silnik „Austro - Daimler“ — 202 MK
Ciężary:
Ciężar własny — 925 kg
Ciężar użyteczny benzyny — 180 kg
195 kg
Ciężar pal. oliwy — 15 kg
Ciężar ładunku — 375 kg
Ciężar całkowity — 1300 kg.
Obciążenie powierzchniowe — 42 kg/m²
Obciążenie mocy silnika — 6,45 kg/MK
Moc powierzchniowa — 6,52 Mk/m²
Szybkość maxim. — 170 klm/godz.
Szybkość normalna — 140 — 150 klm
Szybkość lądowania — 70 klm/godz.
Pułap
Czas wznoszenia się na 1000 m. —
Czas lotu na pełnym gazie — 4 godz.
Współczynnik próby statycznej — n = 13.

*

Fachowa opinja inspektora lot. myśliwskiego p. płk. Szt. Gen. Kossowskiego o właściwościach płatowca B. M. 5 — silnik A.Daimler 200 MK.

Inspektor lotnictwa myśliwskiego p. płk. Szt. Gen. Kossowski przybył do Poznania z ramienia Departamentu Lotnictwa i dokonał w dniu 21 lutego br. całkowitej akrobacji na płatowcu „B. M. 5“, z silnikiem „A-Daimler“. Z powodu dużych opadów śnieżnych „B. M. 5“ był zaopatrzony w narty. Celem wizyty p. płk. Kossowskiego było wydanie fachowej oficjalnej opinji o zachowaniu się płat. „B. M. 5“ w akrobacji oraz zdecydowanie jednocześnie, czy typ ten możnaby zastosować do treningu w akrobacji pilotów eskadr myśliwskich. Pan pułk. Kossowski dokonał całkowitej akrobacji z doskonałym rezultatem prócz korkociągu, którego nie mógł wykonać z powodu dużej stateczności naturalnej płatowca.

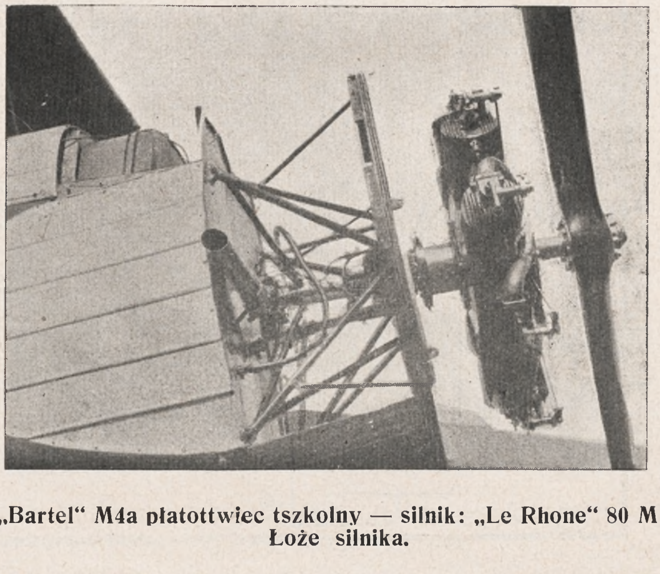
Wielokrotne usiłowania utraty szybkości oraz przymusowego wprowadzenia w korkociąg nie powiodły się. Oficjalnie p. płk. Kossowski stwierdził, że mimowolne lub rozmyślne dokonanie korkociągu na płat. B. M. 5 **jest niemożliwe.** Wskazuje to, że płat. „B. M. 5“ posiada nadzwyczajne zalety jako płatowiec przejściowy, gdyż posiada niespotykany dotąd stopień bezpieczeństwa w momencie utraty szybkości, ze względu jednak na tę stateczność, płat. „B. M. 5“ nie nadaje się do treningu pilotów myśliwskich, bo jak wiadomo lotnictwo myśliwskie wymaga dokonywania korkociągu. Oczywiście trudnym jest problemem osiągnięcie dużej stateczności płatowca — natomiast odwrotny proces łatwiejszy jest do zrealizowania, przeto ze względu na potrzeby lotnictwa myśliwskiego przewidywane jest zastosowanie w płat. „B. M. 5“ z silnikiem Hispano-Suisa 300 MK. mniejszej stateczności tak, by możliwem było dokonywanie korkociągu.

*

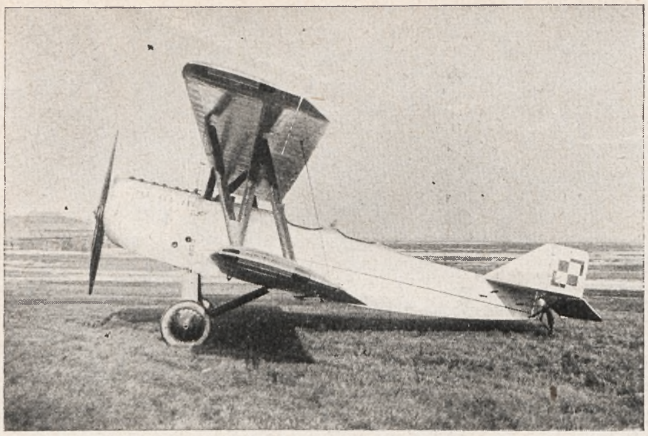
Płatowiec przejściowy B. M. 5 b z silnikiem „SPA“ 200 MK.

W dniu 15 bm. został ukończony i wypróbowany w locie płatowiec „B. M. 5“ z silnikiem „SPA“ 200 MK. Rezultaty prób są doskonałe. Płatowiec okazał się dobrze wyrównany i w locie zachowuje się bez zarzutu. W czasie pierwszego lotu pilot fabryczny p. Hołodyński, zabierając ze sobą pasażera p. Szneidra dokonał szeregu udatnych ewolucji akrobatycznych t. zn. atrewiraże, epiugle, reurersemente, retourement, lopingi i ślizganie na skrzydło.

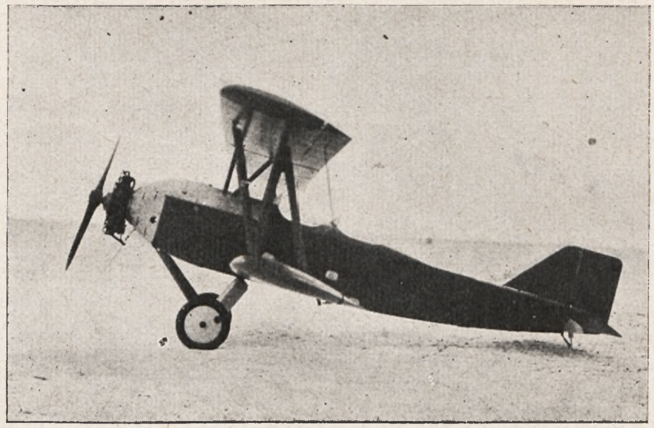
Silnik „SPA“ pracuje doskonale, śmigło jest dobrze dostosowane.



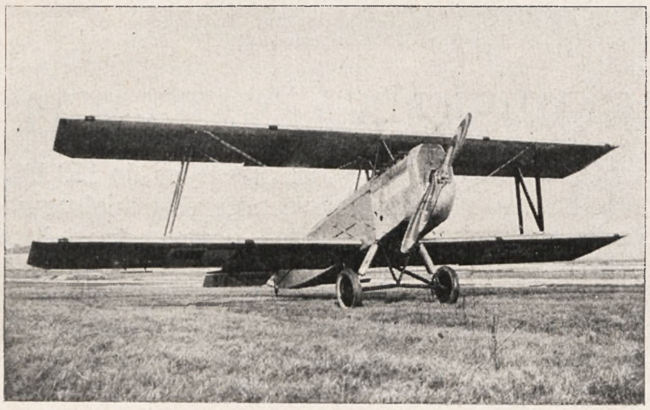
„Bartel“ M4a płatottwiec tszkolny — silnik: „Le Rhone“ 80 MK. Łoże silnika.



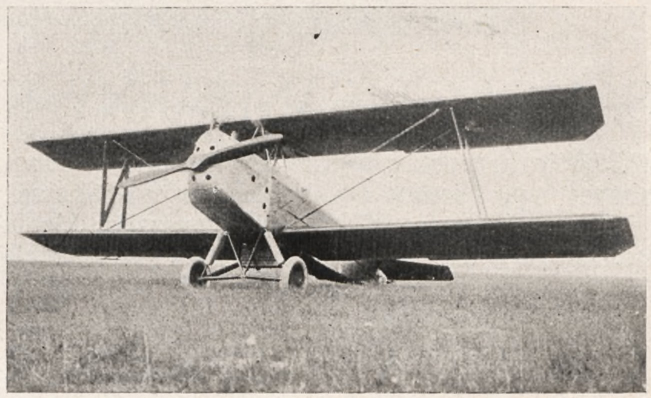
BM5b płatowiec przejściowy — silnik: SPA. 200 MK.
„Samolot" S. A. Poznań.



„Bartel" M4z płatowiec szkolny — silnik „Walter" 85 MK.
„Samolot" S. A. Poznań.



BM5b płatowiec przejściowy — silnik: SPA. 200 MK.
„Samolot" S. A. Poznań.



Płatowiec przejśc.: „Bartel" M5a silnik: „A-Daimler" 22 MK.
„Samolot" S. A. Poznań.

Co się tyczy strony konstrukcyjnej, pł. BM5 z silnikiem „SPA" różni się od typu BM5 — z silnikiem „A-Deimler" zasadniczo tylko silniikem, łożem silnika, oraz chłodnicą, która w tym typie jest czołowa, a nie pod kadłubem, pozatem istnieje zbiornik oliwy zamocowany na łożu silnikowem (w płat. B. M. 5 z silnikiem A-Daimler zbiornik oliwy stanowi karter silnika).

Od czasu pierwszych lotów płat. B. M. 5 w lecie ub. roku zostało w tym typie wprowadzonych kilka zmian konstrukcyjnych (ze względu na przewidzianą serję płat. B. M. 5) mianowicie:

Zamiast głównego zbiornika benzynowego w kadłubie pod ciśnieniem o pojemności 210 litrów, zastosowane zostały w górnych skrzydłach 2 zbiorniki opadowe o wspólnej pojemności 140 litrów, oraz w kadłubie 1 zbiornik o pojemności 120 litrów. Ze zbiornika kadłubowego przelewa się benzyna do górnych zbiorników opadowych zapomocą wytworzenia chwilowego ciśnienia powietrza w zbiorniku.

Ilość paliwa została powiekszona w ten sposób, że na czas lotu na pełnym gazie jest 4 godz. zamiast 3 godz. lotu. W dolnych skrzydłach (skrzydło górne i dolne są budowy identycznej) zastosowane zostały komfortowe skrytki o dużej pojemności na bagaż i t. p. rzeczy. Skrytki te przypominają swym wewnętrznym wyglądem kufry podróżne z odpowiedniemi pasami do przymocowania.

Pozatem zarówno do płat. „B. M. 4" jako i do płat. B. M. 5 zastosowane zostały amortyzatory oliwno-pneumatyczne systemu „Vickers". Próby dały dobre rezultaty i w przyszłości będą stosowane wyłącznie amortyzatory oleo-pneumatyczne.

Płatowiec „B. M. 5" z silnikiem „SPA" przedstawia już ostateczną formę typu „B. M. 5" do fabrykacji seryjnej, gdy tymczasem w pierwszym egzemplarzu typu „B. M. 5" (z silnikiem A-Daimler) zmiany powyższe były zastosowane tylko częściowo.

Firma „Samolot" kończy obecnie serję 22 płatowców „B. M. 4" z silnikiem Le Rhone, oraz przystępuje do uruchomienia serji płatowców typu „B. M. 5" z silnikiem „A-Daimler" 200 MK. oraz „SPA" 200 MK.



SAMOLOT SANITARNY KRAKOWSKI NA NARTACH.

Zdjęcie przedstawia samolot sanitarny jednoosobowy typu Henriot 2 p. lotniczego w Krakowie, ufundowany ku uczczeniu Imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego w dniu 20 listopada 1927 r. przez sekcję lotnictwa sanitarnego w Krakowie. Samolot ten w porze zimowej oddawał swe usługi przewożąc chorych, przyczem zaopatrzony był w narty. Na zdjęciu obok samolotu kpt. dr. Michelik, naczelny lekarz 2 p. lotn., który był inicjatorem lotnictwa sanitarnego w okręgu krakowskim. W r. 1928 było 19 wezwań samolotu z wojew. krakowskiego, śląskiego, kieleckiego a nawet lubelskiego. Nie we wszystkich wypadkach można było samolot wysłać, ze względu na to, że zasiąg samolotu Henriot najwyżej obejmuje odległość 100 klm. i to przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, tymczasem wzywano samolot z miejscowości odległych do 150 klm. od Krakowa. Aby zaspokoić potrzeby miejscowości odległych, chodzi tu głównie o dawną prowincję Polski, t. zw. Kongresówkę, która pozostawała pod zaborem rosyjskim i posiada słabą sieć kolejową, Sekcja lotnictwa sanitarnego zabiega o sprawienie 2-go samolotu typu przejściowego o większym zasięgu, szybkości i pojemności, celem przewożenia chorych z dalszych odległości.

Dotychczasowe dobre wyniki lotnictwa sanitarnego w 2 p. lotniczym w Krakowie, zależy również odnieść do sprawności personelu latającego, obsługi oraz warsztatów 2 pułku lotniczego, współpracujących z poświęceniem w tej nowej dziedzinie: lotnictwa sanitarnego.

PRASA LOTNICZA NASZYCH SĄSIADÓW A U NAS.

Omówienie potrzeb prasy lotniczej w Polsce oraz jej zadań jest rzeczą pierwszorzędną. Wszyscy bardzo dobrze zdajemy sobie sprawę z tego, że nasza prasa lotnicza nie spełnia tych zadań, jak to ma miejsce u innych państw. Posiadamy dziś organów różnych odcieni prac na polu lotnictwa, jednak poza niemi leżą odłogiem niewykorzystane pola. By zdać sobie lepiej sprawę ze stanu tego, koniecznem jest poznanie prasy np. niemieckiej, stojącej dziś już na wysokości zadania.

Niemcy posiadają obecnie pierwszorzędnie zorganizowaną prasę lotniczą z organem rządowym na czele „Nachrichten für Luftfahrer". Wydział lotniczy i rada lotnicza przy Reichsverkehrsministerium pismem tem publikuje wszelkie ustawy, rozporządzenia i zarządzenia odnośnie żeglugi powietrznej w Niemczech, opisy lotnisk, dane o żegludze powietrznej w obcych, ich ustawy, konwencje, przegląd z obcej kroniki, bibljografji i literatury lotniczej, oraz wyjątki z techniczno-naukowych działów. Organ rządowy jest oficjalnym informatorem lotniczym. Tego rodzaju informator potrzebnym okazał się i w innych państwach np. w Anglji i Ameryce, gdzie je wprowadzono. Uzupełnieniem tego organu jest cały szereg pism o charakterze ściśle fachowym. Do nich należą:

1. „Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt". Pismo wybitnie techniczne, postawione na bardzo wysokim poziomie. Redakcja spoczywa w rękach kapitana lotn. Kruppa, zaś naukowo-techniczne kierownictwo w rękach profesorów Prandtla (dyrektor Instytutu Aerodynamicznego w Göttingen) oraz Hoffa (dyr. Instytutu lotn. w Berlin-Adlershofie). Wychodzi w Oldenburgu, Monachjum i Berlinie.

2. „Illustrierte Flug-Woche", pismo o charakterze politycznym mające na celu studja polityczne i gospodarcze lotnictwa. Dział techniczny słabiej reprezentowany. Redaguje dr. inż. von Langensdorf w Monachjum, gdzie też wychodzi.



Płatowiec szkolny „Bartel" M4a — silnik: „Le Rhone" 80 MK. „Samolot" S. A. Poznań.

3. „Luftfahrt" ogólno lotnicze pismo. Redaktor Robert Fitschof. Wychodzi w Berlinie Reprezentuje myśli komunikacji lotniczej.

4. „Luftweg" — organ Aeroklubu niemieckiego, było redagowane przez niedawno zmarłego majora von Tschudi. Wychodzi w Berlinie, reprezentując oficjalną stronę lotnictwa niemieckiego.

5. „Flugsport" — jedno z najstarszych pism lotniczych niemieckich, traktuje technicznie lotnictwo sportowe. Posiada w swych dwutygodniowych wydaniach przegląd, wyczyny lotnicze swoje i obce. Redaktor inż. Ursinus. wychodzi w Frankfurcie nad Menem.

6. „Luftwacht" — ogólno lotnicze pismo, bogato ilustrowane i obesłane poważnemi artykułami treści technicznej i ogólnej. Redaguje Kirschner, wychodzi w Berlinie.

7. „Automobilwelt — Flugwelt". Pismo lotniczo-samochodowe, bez zdecydowanego charakteru, bardziej przystępne Redaguje Olszewski w Berlinie.

8. „Luft-Kraftfahrt", pismo lotniczo-samochodowe, organ zawodowego związku samochodowego i personelu lotniczego niemieckiego związku komunikacyjnego. Popularniej wydawane. Redaguje Rattig w Berlinie.

9. „Der deutsche Sportflieger" nieoficjalny organ sportowego lotnictwa niemieckiego młodzieży, szczególnie podnosi kwestje klubów lotniczych tak szybowcowych jak i małosilnikowych. Zasadniczych zagadnień o sporcie niemieckim i jego potrzebach tam prasa lotnicza najwięcej posiada. Redaguje dr. Hehne w Berlinie.

10. „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht". Pismo zajmujące się zagadnieniami prawa lotniczego. Jest ono organem Instytutu prawa lotniczego, na którego czele stoi profesor uniwersytetu w Królewcu dr. Otto Schreiber, który zarazem jest wydawcą tego pisma. Wychodzi w Berlinie i Lipsku.

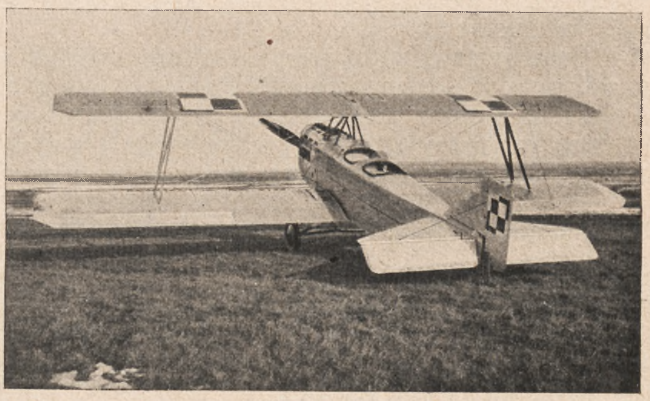
Dodać by można do tego jeszcze organ austrjackiego „Flugtechnische Verein", wychodzący we Wiedniu jako pismo lotnicze dzisiejszej niemieckiej Austrji. Nadto organ niemieckiego związku lotniczego w Czechach.

Tak przedstawia się prasa lotnicza Niemiec, która posiadała przed wojną najstarsze lotnicze pismo na kontynencie „Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt", założone przez Moedebecka. Poza wymienionymi pismami istnieje szereg dowodów mysli twórczej prasy niemieckiej na łamach pism technicznych i innych jak tygodników i dzienników całych Niemiec, Austrji i Szwajcarji. Przegląd powyższy daje nam obraz, jakie pisma są wydawane i kto je redaguje. Cała prasa niemiecka lotnicza jest umiejętnie zorganizowanym aparatem wykonywującym poważne zadania twórcze i propagandowe Nie wymieniałem wcale prasy lotniczej regjonalnej, spełniającej zadania pomocnicze a nie jak to się dzieje np. u nas, gdzie każde pismo zamierza odegrać wybitną rolę. Stwierdzić wypadnie, że poza „Lotem Polskim" i „Przeglądem lotniczym" wszystko faktycznie jest prasą regjonalną.

Wybitny charakter skoordynowania zadań prasy lotniczej posiadają Czechy. Czesi w dwóch swoich organach „Letretor" i „Leteć" posiadają całość zagadnień lotniczych. Aeroklub czeski i Masarykowa letecka liga mają wyraźne linje programu w prasie.

O prasie rosyjskiej trudno mówić jak i całym systemie rozwoju lotnictwa. Istnieje jednak konieczność państwowa tworzenie silnego lotnictwa i potrzeba szeregu organów spada do potężnego organu rosyjskiego „Wiestnyk wozdurznacho flota".

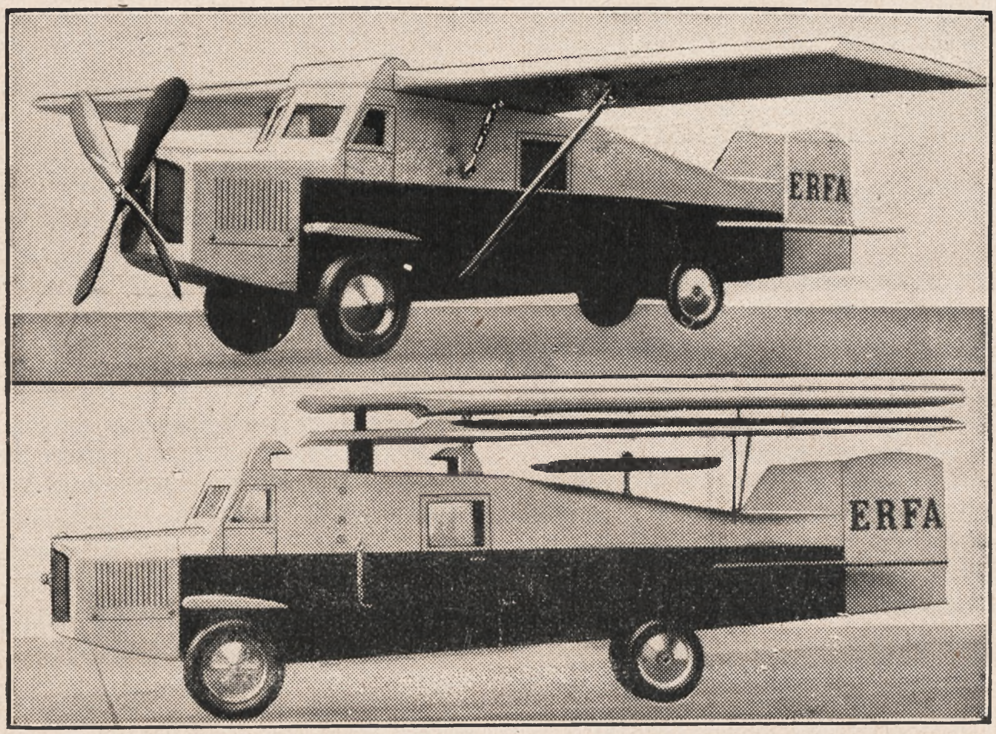
Inaczej przedstawia się u nas. Dlatego zanim przystąpię do omawiania naszego stanu dzisiejszego i ewentualnej krytyki zacznę od krótkiego historycznego rzutu okiem na rozwój naszej prasy lotniczej. Przed wojną był wydawany miesięcznik (wyszedł 3—4 razy) „Awiata" zaczątek naszej prasy lotniczej. Dalszą nicią to pismo lotnicze wydawane w Poznaniu 1919-21 r. „Polska Flota Napowietrzna" pod redakcją ppłk. Syromli-Syrokomskiego. Następnie „Lot" pod redakcją ppłk. J. Grzędzińskiego i wreszcie po otworzeniu L. O. P. P. „Lot Polski". W międzyczasie ruchliwy Związek Lotników w Poznaniu uruchamia wydawanie swego organu „Lotnik". Tak samo przychodzi do stworzenia pisma dla młodzieży jakim jest „Młody Lotnik". Potem przyszły różne wydawnictwa prowincjonalne. Dziś istnieją pisma następujące: „Lot Polski" organ zarządu głównego L. O. P. P. i pomocniczo Aeroklubu R. P. „Przegląd lotniczy" organ lotnictwa wojskowego, jedyne pismo fachowo lotnicze w Polsce. Posiada swój specyficzny charakter i mimo, że dopiero opuściło 6 numerów redakcję, to stwierdzić musi się jego fachowość. „Lotnik" organ Związku Lotników w Poznaniu, przedstawiciel prasy prowincjo-



BM5b płatowiec przejściowy — silnik: SPA. 200 MK. „Samolot" S. A. Poznań.

nalnej bez zasadniczego kierunku w zagadnieniach lotniczych. „Młody Lotnik“ pismo L. O. P. P. dla młodzieży i dzięki redaktorowi Osińskiemu reprezentuje sport lotniczy Aeroklubów Akademickich. Jednak nie jest organem sportu lotniczego a tylko nieoficjalnym wyrazicielem kilku członków zarządu głównego Aeroklubów Akademickich. „Autolot“ wydawane w Warszawie jako tygodnik nie posiada jeszcze to. co np. niemiecki „Luft-Kraftfahrt. Zasadniczy brak popularnych ale fachowych artykułów jak to ma „Flugsport“. Następują różne wydawnictwa L. O. P. P. tj. komitetów wojewódzkich jako wiadomości itp. a ilość ich dosięga 5 pism (Białystok, Poznań, Brześć i Lublin). W końcu pismo, na którego łamach to piszę. Trudno jeszcze dziś o charakterze jego wyraźnie mówić, ale tendencje wyczuwa się ujmowanie zagadnień sportu lotniczego ogólnego i zagadnień przemysłowych dla lotnictwa. Przytem „Pilot“ stawia sobie jako organ piękne zadania współpracy z zadaniami przysposobienia lotniczego. Śląsk posiadając swoje pismo lotnicze daje dowody jak żywotnemi są tam zagadnienia rozwoju lotnictwa polskiego.

Wymieniwszy nasze pisma lotnicze wypadnie nam zastanowić się nad organizacją prasy lotniczej w Polsce. Istnieją u nas w innych dziedzinach oraz zagranicą w prasie lotniczej porozumienia i współpraca. Nasze pisma odgrywają wobec siebie dość niejasną politykę. Czyżby porozumienie i podział terenu w pracach dla lotnictwa nie ułatwiłoby samej pracy a nawet przyczyniło się do prawdziwej organizacji? Czyż okres improwizacji prasy lotniczej jeszcze nie minął? Nie rzucam żadnych projektów, ale moimi kilkoma uwagami pragnąłbym wywołać dyskusję, prowadzącą do organizacji czegoś, co się nazywać będzie naprawdę prasą lotniczą w Polsce. Jako zasadnicze kierunki powinny pozostać zagadnienia propagandy lotnictwa tj. organy L. O. P. P.)tak dla starszego społeczeństwa jak i dla młodzieży), fachowy kierunek (wydawnictwa podobne zagranicznym technicznym pismom lotniczym) techniczny i wojskowy (istnieje już Przegląd), lotnictwo sportowe i przysposobienie lotnicze (może jako tygodnik jak niemiecki „Flugsport“), wreszcie ogólne pisma dla polityków, ekonomistów, prawników, techników (przy organie reprezentacyjnym np. Aeroklubu R. P.). Nie są to sprecyzowane jeszcze konieczności, ale one tworzą się i rosną w naszych oczach. Władze państwowe lotnicze, L. O. P. P. i inne organizacje już powinne dążyć do konferencji dla prasy lotniczej, by stworzyć organizację naszej prasy. W roku bieżącym w okresie Powszechnej Wystawy powinna się znaleźć okazja i do tego. Czekajmy co przyniesie jutro?



Samolot-auto, skonstruowane przez jednego z inżynierów berlińskich, który w niedługim czasie zostanie wypróbowany.

Obserwator.

Por. pilot Janusz Meissner
Warszawa

OSTATNI LOT.

Szarecki żegnał się z powietrzem na długo. Może na zawsze.

Miał już formalne zwolnienie do rezerwy i dokumenty w kieszeni. Zamierzał odjechać wieczornym kurjerem tego samego dnia. Przedtem jednak chciał jeszcze raz polatać. I dopiero siadając do maszyny, uprzytomnił sobie, że jednak jest nałogowcem, i że trudno mu będzie żyć bez latania.

— Odzwyczaję się — pomyślał, ale poczuł nagły przypływ wzruszenia.

— Sentymenty — mruknął przez zęby.

Nie mógł przecież odrzucić takiej propozycji! Ostatecznie to był jego fach, a warunki zaofiarowanej mu posady przechodziły wszelkie jego marzenia. Marnował się w wojsku ze swojemi wiadomościami i zdolnościami. Trzeba było z tem skończyć. Dlatego też zdecydował się odrazu i wcale nie myślał zmieniać decyzji.

— Może kiedyś, kiedy już będzie bogaty...

Wzruszył niecierpliwie ramionami: poco się okłamywać?

Nie wróci do lotnictwa i koniec. Z pewnością Zdecydowanym chwytem ujął manetkę od gazu. sfilistrzeje, zrobiwszy karjerę i będzie już wtedy szanownym, statecznym obywatelem. Ba, może się ożeni nawet?

Zapiął pasy i obciągnął je ciasno na ramionach, Ruchy miał zautomatyzowane, pewne. Tyle razy to robił, mój Boże! Ręce same wiedziały, w których miejscach i jak silnie pociągnąć klamry. Tu, w gondoli myśliwskiego samolotu czuł się na właściwem miejscu; był u siebie.

Spojrzał na lewo, na prawo: mechanicy podparli ramionami skrzydła. Zwolna odciągnął suwak, patrząc na licznik obrotów. Silnik terkotał, warczał, dźwięczał i ryczał, aż zawył pełną mocą.

— 1700 — skonstatował pilot.

Zamknął gaz i skinął głową: — W porządku.

Dwaj mechanicy pochylili się jak dwa automaty, sięgając do kół po podstawki. Wyrwali je zgodnym ruchem i odrzucili za siebie. Werkmistrz podniósł rękę: — Gotowe!

— Ostatni start — pomyślał Szarecki. — Musi być piękny.

Objął wzrokiem lotnisko. Daleko przed nim, pomiędzy jasną zielenią pola, a wyblakłym błękitem nieba, stała ciemna, nieruchoma ściana lasu z kredową strzałą brzozy po środku.

Ruszył. Pchnął ster i uchwyciwszy na środek maski silnika biały pień, popędził prosto przed siebie.

Maszyna wydzierała mu się w górę. Nie puszczał. Pneumatyki podwozia leciutko trącały drobne wyniosłości gruntu. Silnik ryczał jak potępieniec: gwałcono go; kondensowano jego moc do niemożliwych granic. Buntował się i parł w górę, ale obojętne, uległe dłoni pilota stery, zgniatały go ku ziemi.

Ciemny pułap lasu, podparty czerwonemi kolumnami pni, zbliżał się szybko. Odstępy między drzewami rosły w oczach. Coraz wyraźniejsze były szare pęknięcia kory na brzozowej bieli, między wylotami rur silnika. Pęd kwiczał, spazmował w uszach, rozdymał nozdrza i pruł się na cierpki gwizd o spojenia linek.

— 350 kilometrów na godzinę — stwierdził z uśmiechem pilot. I zaraz spoważniał: nie było żartów przy takim starcie.

Czerwone pnie sosen i białe brzozy, zdawały się już wpadać na maszynę: zderzą się z nią i rozłupią na drzazgi...

Wtedy Szarecki, wciągając pełne płuca powietrza, jednem mocnem pociągnięciem wziął ster na siebie.

Płatowiec przeszedł odrazu do pionu i zarył się „brzuchem" w elastyczną masę żywiołu. Fala wichru poszła przez wierzchołki lasu i rozczesała długie warkocze brzozy. Maszyna, jak wystrzelona rakieta prysła w górę, przerzuciła się na plecy i poszła w ostry skręt przez prawe skrzydło.

Jęknęły linki i stery, by ścichnąć natychmiast w linji lotu. Ziemia, wykręciwszy warjackiego młyńca z za pleców pilota nad jego głowę i umknąwszy w mgnieiu oka gdzieś w bok, znalazła się znów na właściwem miejscu pod nim.

Immelmann z pełnym gazem, brawurowo niski, trzydziestometrowy Immelmann, wyszedł wspaniale.

— Umiem jeszcze coś niecoś — pochwalił się w myśli Szarecki.

Położył maszynę w głęboki wiraż i podciągał ją coraz wyżej. Szła nieomal pionowo w górę. Silnik aż charczał z wysiłku.

Pilot wiedział, czego można od niego żądać: trzymał samolot na ostatniej granicy pochyłości; o pół milimetra większe wychylenie steru zredukowałoby szybkość poniżej konieczności; maszyna poszłaby w ślizg na skrzydło. Czuł to całem ciałem, jak tylko czuć może urodzony, wytrawny pilot, stary wyga powietrza. I kierując się tem nieomylnem czuciem, brał dziesiątkami metrów wysokość.



Samolot komunikacyjny linji lotniczej „Lot" w locie.

Wreszcie wyrównał. Ziemia zszarzała pod nim, krajobraz zatracił swoje odrębności i upodobnił się do wielkiej, płowo-brunatnej plastycznej mapy.

Tem wyraźniej zaznaczyły się widoki nieba: chmury nabrały właściwych, tak dobrze znanych kształtów, wycieniowały się ostrzej ich wklęsłości i kłębiaste wydęcia; promienie słońca roztopionem złotem zalały błękit w zenicie, przetykając blaskiem daleki, ciemniejszy nieco horyzont; leciutka, niewidzialna z dołu mgiełka, delikatną zasłoną powlokła przestrzeń pod maszyną.

Szarecki spojrzał na miasto, rozczapierzające długie macki dróg i linji kolejowych. Rzucało się w oczy białością domów i czerwienią dachów, przewleczone, jak wązką wstążeczką — zielonym zakrętem rzeki. Poczciwe, spokojne miasto, w którem przepił niejedną noc i kochał niejedną dziewczynę.

Dymiło teraz wszystkiemi kominami swych licznych fabryk i tartaków. Żegnało go — być może — jak on je żegnał w tej chwili.

Przeleciał nad główną ulicą, głęboko wyżłobioną w głębokich zboczach wielopiętrowych kamienic; zawrócił nad czarnym, srebrnemi nićmi szyn błyskającym dworcem i spojrzał na lotnisko.

Leżało w cieniu wielkiego, białego jak krem do ciastek, obłoku. Proste bloki hangarów z jednej, las z drugiej, zielone, kraciaste pola z trzeciej strony. Pośrodku — białe koło z nazwą portu.

— Ostatni raz, ostatni — myślał pilot. I wzruszenie ścisnęło mu gardło.

Otrząsnął je, jak coś nieszkodliwego i niepotrzebnego zarazem. Było natrętne. Nie lubił tego ucisku w gardle, no!

Aby się go pozbyć, nagle poderwał maszynę do r e t o u r n e m e n t, spłynął w bok, wymknął się ze zwoju korkociągu, chwytającego łapczywie sposobność, przerzucił się w p ó ł b e c z k i i wypadł z renversement w samą twarz słońcu.

Potem wiązać zaczął ciasne łuki l o o p i n g ó w w regularne, roześmiane do słońca pętle. Bawiło go to. Wyobrażał sobie, że zmusza słoneczną kulę do nieustannych młyńców w pogoni za nieuchwytną ziemią. Miał je kolejno pod sobą: raz popielatą, zamgloną ziemię, a raz rozczochrane, złote słońce.

Potem spłatał im figla: prosto z loopingu cisnął płatowiec w potężny supeł b e c z k i. Ale, naturalnie, nie dały się oszukać: słońce uciekło mu z nad głowy w bok, a tuż za niem pognała ziemia.

Wtem dłoń pilota natrafiła na leciutki opór w ruchu sterowego drążka. Trwało to zaledwie ułamek sekundy. Zaledwie dało się odczuć.

Ale wspaniałe, wyczulone długim treningiem nerwy, natychmiast przesłały ostrzegawczy sygnał do mózgu: — U w a g a!

I w tej samej chwili mózg zareagował: maszyna wyszła do linji lotu.

Dopiero potem napłynęła myśl: — Niebezpieczeństwo?

Szarecki sprawdził działanie sterów. Pracowały należycie. Maszyna kładła się na burty za każdem drgnięciem lotek; pochylała się lub wznosiła przy najdrobniejszej zmianie kąta; zarzucała ogonem jednocześnie z ruchami orczyka.



Powrót z wywiadu lotniczego na lotnisko o zachodzie słońca.

Mimo to, pilot trzymał ją nadal w poziomym locie na zredukowanych obrotach. Myśl płynęła nowem, nieznanem dotąd łożyskiem.

— Przecież, prędzej czy później, nadejść musi takie niebezpieczeństwo, z którego się już nie wychodzi. Przecież każdy z nas — nie: każdy z nich — pomyślał o kolegach — kończy śmiertelną katastrofą. Więc lepiej uciec przed tem ostatniem niebezpieczeństwem, póki jeszcze pora. Los musi w końcu wygrać; jak bank w Monte Carlo. Napiszą w nekrologu: **zginął śmiercią lotnika**. I po hałasie. Trumna pojedzie do piachu na starym kadłubie samolotu, ciągnionym przez kilka par koni. Trochę wieńców, kwiaty, orkiestra i salwa honorowa. Podczas gdy ja...

Uśmiechnął się drwiąco. Był rozsądnym, spokojnym graczem, opuszczającym ruletkę losu po większej wygranej.

— Mało jest takich — powiedział sobie.

A jednak na dnie duszy pozostał jakiś niewytłómaczony osad żalu. Nie, to nie był właściwie żal, a raczej może pewien odcień zazdrości.

Szarecki probował zanalizować dziwne uczucie i znaleźć jego przyczynę, ale nie rozumiał sam siebie. Nie wiedział, czemu jego pogodny nastrój został nagle przyćmiony.

Usiłował myśleć o przyszłości, która malowała się w różowych barwach powodzenia. Ale myśl uparcie wracała do poprzedniego tematu.

Takie, czy inne życie, musi się przecież skończyć. Przyjdzie śmierć spokojna i stateczna, lecz równie okrutna, śmierć wskutek choroby, albo starości. Nie piękna i szybka jak błyskawica śmierć lotnika, gdy maszyna w oszalałym pędzie zderzy się z obojętną, twardą ziemią. Ale śmierć „po długich i ciężkich cierpieniach“ w łóżku, śmierć „obywatelska“.

— Tak właśnie napiszą w gazetach: **po długich i ciężkich cierpieniach zmarł dnia...**

I nagle Szarecki zrozumiał: uczuciem, które go tak drażniło, była istotnie zazdrość. Że nie zginie, jak inni piloci; że ne będzie miał salwy honorowej nad trumną i, że to nie będzie **śmierć lotnika,** ten

kres jego życia. Zrozumiał i porwała go nagła pasja na siebie samego.

— Idjotyzm. Sentymentalizm psiakrew!

Maszyna zadarta niecierpliwą dłonią w górę, rzuciła się jak szczupak. Pilot przytrzymał ją tak, póki nie straciła szybkości. Wtedy zamknął gaz.

Wierzgnęła w bok, zwinęła się narowiście i znowu z wysiłkiem zaczęła podnosić łeb w górę. Wahała się: w prawo, czy w lewo? Powstrzymywał każdą próbę umknięcia i poślizgu. Zapomniał w tej chwili o wszystkich sentymentach. Przejął się grą: nie puścić płatowca w korkociąg przy padaniu liściem.

Powiew bocznego wiatru pchnął go w lekką glisadę. Ale przy ponownem zawaleniu się przodem kadłuba w próżnię, maszyna została pochylona w przeciwną stronę. Ściągnął ją mocniej jeszcze. Krótkiemi trawersami płasko opadała na dół, aż poślizgnęła się w tył, na ogon. Przeszedł po niej dreszcz. Po chwili stery znalazły oparcie w gęstniejącem od pędu powietrzu i wychyliły ją do normalnego położenia. Pęd natychmiast ustał, rozwiał się, skonał.

I znowu szło to lewym, to prawym ślizgiem w dół, jak liść, jesienią opadający z klonu.

— Dość — zdecydował w pewnej chwili Szarecki, spojrzawszy na altimetr. Do ziemi pozostało 1200 metrów. Postanowił przebyć je w ostrej glisadzie.

Położył ster na prawą burtę i wolno przesuwał orczyk w przeciwną stronę. Linki zaczynały gwizdać. Płatowiec szedł w bok, leżąc na prawem skrzydle. Pilot podciągał go i popuszczał, regulując szybkość w kierunku poziomym.

Aż w pewnej chwili, właśnie kiedy miał drążek sterowy na sobie i chciał go przesunąć nieco bardziej wprzód, poczuł znów opór. Ale tym razem opór nie dał się przezwyciężyć: ster został unieruchomiony.

Szarecki napróżno się z nim mocował. Linki musiały spaść z rolek, prowadzących i utknąć między ich okuciami. Płatowiec chwiał się na granicy utraty szybkości. Potem przewalił się bezwładnie przez skrzydło pod siebie, zarzucił ogonem i poszedł w dół. Porwał go chciwie, rozszalały nagle, spazmujący ostremi nawrotami, lej korkociągu.

Wtedy przez mózg pilota poczęły lecieć myśli. Krótkie, jak cięcia nożem, porwane w strzępki, zaćmione szybkością. Myśli o ratunku: najpierw dla maszyny, później dla siebie. W twarz uderzył nagły, gorący dech emocji.

Raz jeszcze szarpnął knypel. Ani drgnął. Tkwił sztywno, jak sztacheta w płocie.

Pilot spojrzał na altimetr.

— 600. — Po chwili 500 i — 400.

— Dość — pomyślał. — Skakać!

Odpinał pasy. Ziemia gnała na jego spotkanie, kręcąc się w nierównych eliptycznych zwojach. Z za skrzydeł, pionowo nad nią leżących, wypadał kolejno skraj lasu, to znów bok hangaru, tworząc wraz z piaszczystą wydmą na lotnisku, rozmazany, smużący się wir.

Wszystko to rosło w oczach z przerażającą szybkością. Linki i stójki płatowca wyły i spazmowały. Wicher targał nieruchomemi sterami i huczał w uszach.

— 200 metrów — stwierdził Szarecki, odsadzając się do skoku.

Wtem zamarł i znieruchomiał. Czoło oblał mu zimny pot strachu. Coś trzymało go mocno przy gondoli...

Pomacał rękami. To był pas, splątany z szelkami spaochronu.

Gorączkowo zaczął szarpać klamrę. Ale już było zapóźno. Spostrzegł to i chwyciła go rozpacz.

— Nie chcę, nie chcę! Ooo! Nie, nie — chcę!! — zaryczał ostatnim wysiłkiem płuc. Serce zdawało się rozsadzać mu piersi.

Wtedy płatowiec grzmotnął o ziemię, aż stęknęła. Poleciały drzazgi. Cały ich stos zwalił się na zagrzebany w piasku silnik, po którym spływała lepka krew.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Nazajutrz w pismach był nekrolog:... **Zbigniew Szarecki, porucznik rezerwy zginął śmiercią lotnika...**

W a r s z a w a, styczeń 1929.

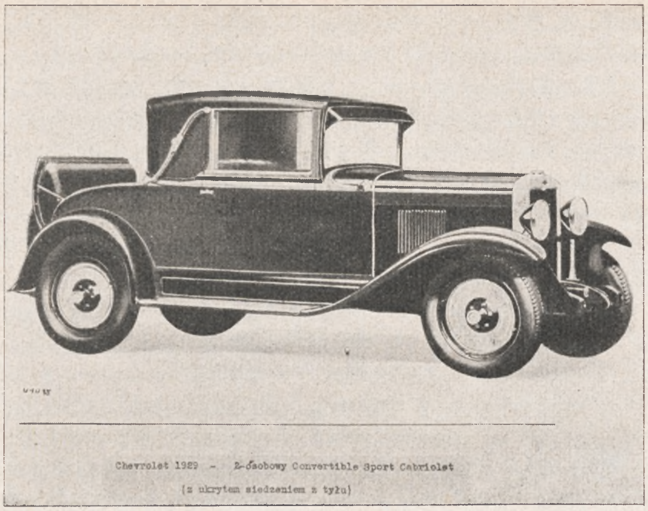
PRZEGLĄD CZASOPISM FRANCUSKICH.

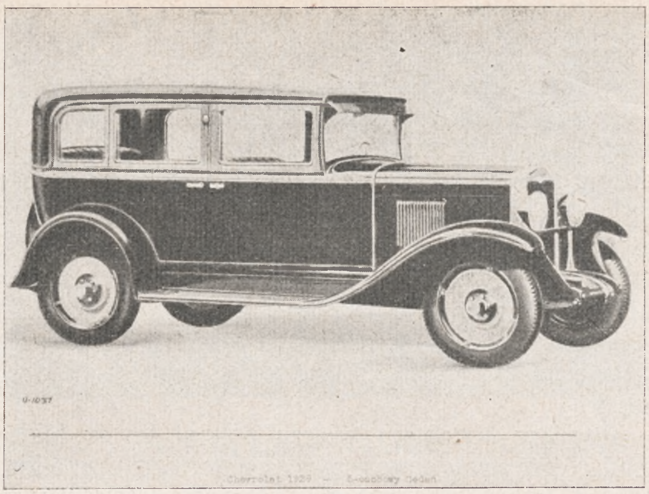
L'Air 1 kwietnia 1929 r.

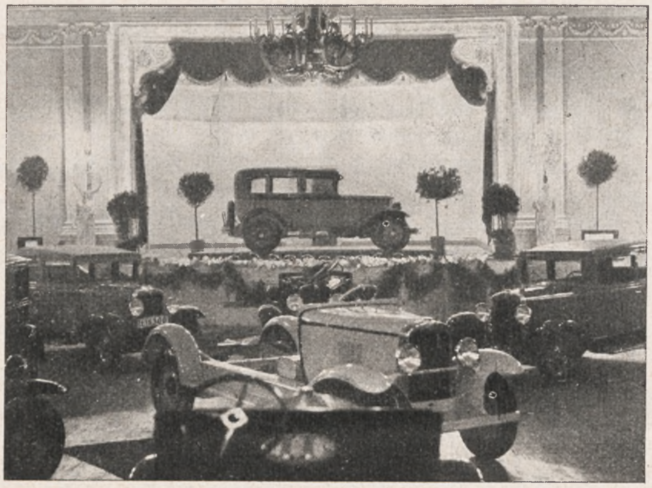
J. Mortane. Walka z lekkomyślnym. Autor w krótkim artykule omawia niedawny wypadek usunięcia z kadr lotnictwa zarówno wojskowego jak i cywilnego młodego pilota Laborie. Usunięto go na rozkaz ministra lotnictwa za zbyteczną brawurę w wykonywaniu akrobacji tuż nad dachami domów. Autor artykułu twierdzi, że największymi wrogami lotnictwa są właśnie ci lekkomyślni, powodujący katastrofy z własnej winy i zniechęcający publiczność do tego środka komunikacji, to też pożądanem byłoby, żeby i Sąd zareagował na to potępiająco, gdyż przykład w tym wypadku jest najskuteczniejszą bronią.

J. M. Nagroda Akademji Sportów. Autor opowiada nam o tegorocznym laureacie Akademji, inżynierze M. de le Cierva, wynalazcy autogire'u. Równocześnie autor nadmienia, że nagroda ta została stworzona w 1911 r. przez Henryka Deutsch de le Meurthe i że z 18 nagrodzonych — jedenaście nagród było dla lotnictwa. Między innemi są takie nazwiska jak Fonck, Quynemer, Costes i Le Brix.

R. C. Wood. Komendant Young nam opowiada: pod powyższym tytułem autor podaje wywiad z









Pokaz 7 modeli nowego 6 cylindrowego samochodu marki Chevrolet, wystawionego w salach Doliny Szwajcarskiej 25 i 26 marca 1929 roku z okazji zjazdu zastępców i sprzedawców General Motors w Polsce w związku z wprowadzeniem na rynek polski nowego 6-cylindrowego Chevroleta.

dyrektorem Handlowej Służby Lotniczej Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, p. Youngiem. Prócz całego szeregu danych statystycznych, dotyczących lotnictwa Ameryki, Young podkreśla swoje zainteresowanie instalacjami meteorologicznemi i radjowemi portu w Bourget oraz ślepym systemem szkolenia, zastosowanym w szkole pilotów Farmana.

L'Aerophile z 1—15 marca 1929 r. Nr. 5—6 zawiera sylwetkę biograficzną majora Lucasa, krótki artykuł techniczny inżyniera-Niemca p. Budiga o zastosowaniu profilowej płaszczyzny nośnej zamiast żagla do łodzi, dobrze napisaną nowelkę lotniczą Foucault'a oraz obszerną kronikę.

La conqueta de l'Air z 1 marca 1929. Nr. 3.

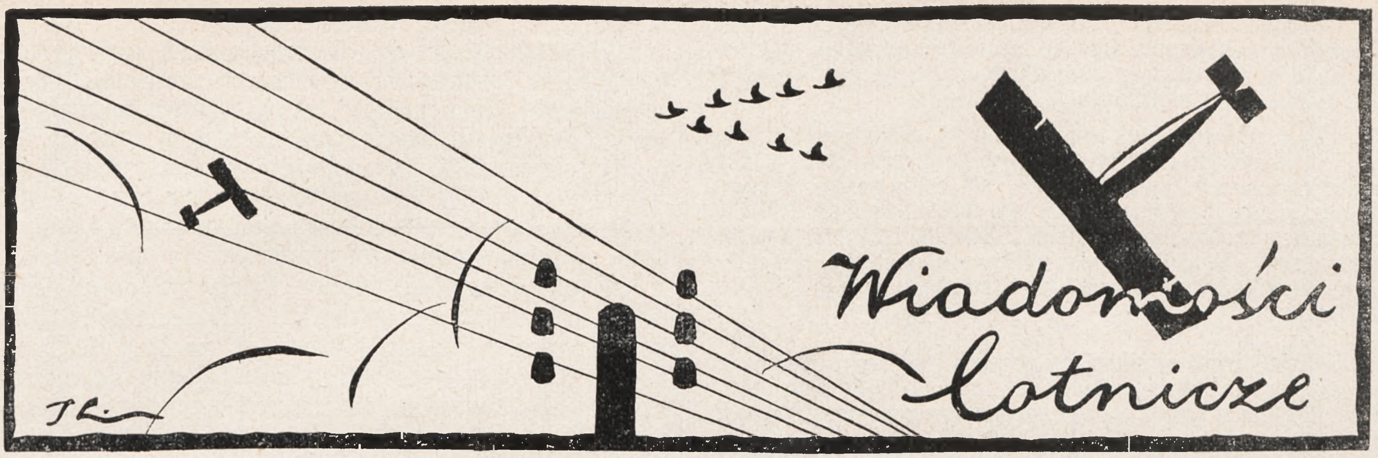
Victor Boin. Mrozy nie zatrzymują samolotów. Jest to krótki artykuł, pisany z entuzjazmem, z powodu znakomitego wywiązania się z trudnej sytuacji, w jakiej młode lotnictwo komunikacyjne znalazło się tej zimy dzięki mrozom. Pisząc najobszerniej o linjach ojczystych, belgijskich, autor artykułu wspomina też o innych państwach i daje fotografje finlandzkich samolotów na nartach.

La conquete de l'Air, numer specjalny bez liczby. Cały jest poświęcony belgijskiemu pionierowi lotnictwa, pierwszemu wojskowemu pilotowi belgijskiemu, Jerzemu Nelis, który już w 1911 r. był pilotem, a po wojnie zorganizował całe cywilne lotnictwo belgijskie i przyczynił się do stworzenia linji Belgja—Francja—Kongo—Madagaskar.

L'Aeronautique. Marzec 1929 r.

A. Odier. Inżynier automatyczny. Autor widzi zahamowanie postępu w rozwoju konstrukcji lotniczej francuskiej ostatnich czasów w tem, że konstruktorzy są skrępowani całym szeregiem formalności, towarzyszącej wprowadzeniu najmniejszych nawet zmian i ulepszeń samolotu w czasie seryjnej jego budowy. Pozatem autor żąda większego zaufania dla znanych i wybitnych inżynierów, którzy teraz częstokroć bywają tego zaufania pozbawieni dzięki drobnym nawet niepowodzeniom w swych nowych pomysłach konstrukcyjnych.

J. M.



Biuletyn Wojskowej Misji Francuskiej w Warszawie.

Francja. Minister Lotnictwa we Francji Laurent-Eynac złożył do Parlamentu projekt tyczący się reorganizacji linji lotniczych. Reorganizacja ta polegać będzie na utworzeniu trzech zasadniczych kierunków linji: wschodniego, łączącego Francję z Indochinami, sieci kontynentalnej między Paryżem a stolicami kontynentu, oraz sieci zachodniej, rozciągającej się w kierunku Algieru, Kongo i Ameryki południowej.

Sieci te będą utworzone przez przegrupowanie istniejących już linij, a finansować je będą wspólnie Tow. lotnicze, Tow. transportów morskich, kolei żelaznych, banki itp.

Rząd udziela temu przedsiębiorstwu trzydziestoletniej koncesji rewizyjnej i daje gwarancje na jego obligacje. Wzamian otrzymuje czwartą część kapitału w akcjach.

Francja. Minister Laurent-Eynac 13 marca zdał przed Radą Ministrów sprawozdanie ze swej podróży do Turynu, zakończonej porozumieniem francusko-włoskiem — tyczącym się wzajemnych stosunków lotniczych nad Morzem Śródziemnem. Według Konwencji podpisanej 10 marca br. w Turynie, Rząd włoski zezwala na lądowanie francuskich samolotów w Neapolu i Castelrosso oraz na przelot nad Kalabrją, leżącą na linji Francja — Syrja. Wzamian rząd francuski zezwala na lądowanie włoskich samolotów w Marsylji i Tunisie.

Francja. Próbna klasyfikacja w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych we Francji będzie obejmowała jedynie samoloty odpowiadające ściśle warunkom oznaczonym w programie.

Największą ilość punktów w ostatecznej klasyfikacji daje lot okrężny, gdyż organizatorzy wychodzą z założenia, że nabywca samolotu sportowego ma przedewszystkiem na celu odbycie na nim dłuższej podróży. Za konstrukcję przyznano zaledwie 12 proc. punktów, a za zalety praktyczne 40 proc., z których 19 punktów jakościowych, a 21 ilościowych.

*

Anglja. Kredyty przyznane lotnictwu cywilnemu w Anglji w roku bieżącym są podwyższone o 450 000 funtów szterlingów. Dzięki temu ministerstwo przewiduje rozwój egzystujących linij lotniczych. Linja lotnicza dla Indji (przelot raz tygodniowo) ma być już w kwietniu otwarta. Projektowana jest również linja do Afryki południowej. Szesnaście tysięcy funtów szterlingów przeznaczono na subwencje dla lotniczych klubów sportowych.

*

Niemcy. Tow. linji okrętowych Hamburg-Ameryka zadeklarowało miljon marek dla udziału w budowie nowego Zeppelinu, który jest przeznaczony dla regularnej komunikacji transoceanicznej. Sterowiec budujący się już we Friedrichshafen, kosztować będzie 6 miljonów marek, czyli że budowa 6-ciu sterowców wyniesie tylko połowę tego, co kosztuje jeden statek-odbrzym transatlatycki.

Niemcy. 17 lutego br. sterowiec Zeppelina odbył nad północną Szwecją próbny lot, trwający sześć godzin. Na podstawie obserwacji dokonanych w czasie lotu, Instytut Aerodynamiczny orzeknie, czy potrzebnym jest jeszcze drugi lot przed dużym raidem Zeppelinu. Podróż projektowana jest na wschód i ma się rozpocząć w końcu marca Sterowiec prawdopodobnie przeleci nad piramidami i nad Palestyną. Możliwem jest również odbycie lotu naokolo Morza Śródziemnego i lądowanie w Ismilla (Egipt).

*

Stany Zjednoczone. Zawiązało się tu nowe Towarzystwo pod nazwą „Aviation Corporation" mające na celu współpracę lotnictwa z towarzystwami morskiemi i kolejowemi. Kapitał będzie reprezentowany przez 10 miljonów akcyj, z których 2 miljony będą w najbliższym czasie rzucone na rynek w cenie 20 dolarów za akcję. Działalność Tow. ma się rozciągać nietylko na Stany Zjednoczone, lecz i na Kanadę.

Głównym klijentem Stanów Zjednoczonych w 1928 r. była Kanada, która zakupiła 70 samolotów konstrukcji amerykańskiej. Następnym klijentem jest Peru (26 samol.) a z państw europejskich Anglja (4 samol.).

Konwencja ta ważna jest na 5 lat i wchodzi w życie z chwilą wymiany ratyfikacji.

*

„Les ailes" z 28 marca 1929. Inżynier Albertini udał się do Oslo, gdzie organizuje ekspedycję, która będzie miała na celu odnalezienie szczątków Italji. Ekspedycja ma wyruszyć na norweskim statku wielorybniczym.

*

Po dwukrotnym przelocie nad Sahara i zbadaniu terenów w okolicy jeziora Czad, misja Richarda wraca do Francji. Ilość kilometrów przelecianych nad Czarnym lądem wynosi 15 000.

„Les Sports" z 6 kwietnia 1929 r. Trzy hydroplany marynarki holenderskiej opuściło aerodrom w Mok, udając się do Batawji. Ta ekspedycja jest próbą, czy w komunikacji ze swemi kolonjami, Holandja ma wybrać hydroplany czy samoloty. Przestrzeń tego próbnego przelotu eskadry wynosi 16 000 klm.

*

Hydroplan angielski, inaugurujący loty Londyn — Karachi, wylądował 1 kwietnia w Phaleire, wracając z Korfu. N ahydroplanie prócz pilotów znajduje się ministeh lotnictwa sir Samuel Hoare.

„Les ailes" z 21 marca 1929 r. Po zbadaniu barografów komisja ustanowiła wysokość ostatniego lotu Lemaigue'a na 9824 mtr.

*

Generał Niessel zaczął drukować w „Revue de Deux Mondes" nową serję artykułów pod tytułem „Przygotowujmy obronę przeciwlotniczą".

Anglja. Ministerstwo Lotnictwa w Anglji poddało badaniom urządzenia całego szeregu morskich portów, chcąc je w najbliższym czasie otworzyć dla hydroplanów linji pasażersko-handlowych.

Ogół sił lotniczych angielskich odpowiada mniej więcej 73 eskadrom, z których 8 jest zaopatrzonych w personel zapasowy (pomocniczy). W roku zeszłym stworzone zostały 2 eskadry lotnictwa wojskowego w Indjach, 2 eskadry hydroplanów, oraz 2 eskadry lotnictwa przybrzeżnego. W 1929 r. projektowane jest stworzenie 7 nowych eskadr, z których 5 jest przeznaczonych do obrony Londynu.

*

Rosja. Plan obejmujący rozwój lotnictwa cywilnego w Rosji jest rozłożony na 5 lat i ma na celu stworzenie paru nowych linij między Rosją i zagranicą. Przewiduje on wprowadzenie samolotów wielomotorowych. Sieć linij lotniczych ma być podwyższona o 254 proc. w porównaniu ze stanem pierwszego roku, objętego tym planem. Już w pierwszym roku ma być zapoczątkowana wielka linja lotnicza Dalekiego Wschodu i linja kaukaska. Projektowana jest również linja transsyberyjska, wykończenie linji do Małej Azji i wykończenie linji hydrolotniczych na rzekach: Lenie, Jenissiej, Obi i Wołdze. Budowa pasażerskich samolotów wielomotorowych jest już rozpoczęta.

*

Kuba. 9 stycznia 1929 r. została otwarta nowa antylska linja lotnicza. Havana będzie tym węzłem, który połączy różnorodne linje lotnicze, prowadzące ze Stanów Zjednoczonych na Kubę, Antylle, do Ameryki Centralnej i Południowej.

Obecnie 2 amerykańskie towarzystwa lotnicze łączą Kubę ze Stanami Zjednoczonymi.

*

Indje holenderskie. Podczas pierwszego miesiąca eksploatacji Indyjsko-holenderskiej linji lotniczej (grudzień 1928 r.) przewieziono 602 osoby.

*

Czechosłowacka Fabryka samolotów „Avia" nabyła licencję na budowę komunikacyjnych samolotów „Fokker" jedno- i trzysilnikowych.

Fabryka ta już rozpoczęła produkcję Fokkerów dla Czechosłowackiego Tow. Lotniczego, które utrzymuje komunikację zagraniczną.

*

W myśl umowy zawartej między Niemcami a Czechosłowacją po ostatnich rokowaniach w Berlinie, mają zostać w roku bieżącym uruchomione nowe nlije lotnicze:
1. Praga — Frankfurt n. Menem — Kolonja.
2. Mariańskie Lazne — Nürnberg — Fürth.

Pozatem Niemcy uzyskali prawo przelotu nad terytorjum Czechosłowacji bez lądowania z Berlina do Wiednia.

*

V międzynarodowy kongres lotniczy w Hadze odbędzie się w dniach 1—6 września 1930 r. Polska otrzymała już oficjalne zaproszenie od Aeroklubu Holandji.

*

Dnia 7 kwietnia o godz. 11 w sali Instytutu Aerodynamicznego (Nowowiejska 50) odbyło się uroczyste rozdanie świadectw absolwentów III. kursu Pomocników Mechaników Lotniczych, zorganizowanego przez L. O. P. P.

„Lot transoceaniczny".

Z wiosną każdego roku zaczyna się nowy okres wyczynów lotniczych, otoczonych mniej lub więcej tajemnicą. Cały szereg lotów transoceanicznych, przygotowanych ogromnym nakładem pracy i kapitału, oczekuje na tę właśnie porę roku; jest to bowiem czas, kiedy stan atmosferyczny oraz przesuwające się masy powietrzne nad oceanem najbardziej są odpowiednie dla przelotów.

I tak poraz 3-ci zostaje zdobyty południowy ocean atlantycki przez dwóch hiszpańskich lotników (Jimener Martin i Iglesias) na linji Sevilla—Bahia (Brazylja) na Breguecie „Jesus del Grand Poder" zbudowanym w kraju na podstawie licencji z silnikiem Hispano-Suica 600 M. K. Drogę, która wynosiła 6 500 km. przebyli lotnicy w ciągu 40 godzin bez wypadku. — Poraz pierwszy przelecieli południowy ocean atlantycki francuzi: Castes i Le Brix w 1927 r. na linji Saint Louis (Senegal) Natal. Drogę tę długości 3250 km. również odbyto na Breguecie z silnikiem Hispano-Suira. W 1928 r. przelecieli południowy Atlantyk Włosi: Artur Terrarin i Sel Prete na linji Rzym—Touros (Brazylja) o długości 8000 km. również bez wypadku. Rok 1929 jest trzecim z rzędu zdobywcą południowego oceanu atlantyckiego.



2 lotnicy hiszpańscy Iglesias Jimener, którzy dokonali przelotu ponad Atlantykiem na samolocie „Jezus della Gran Poolar".



I.

Dnia 30. 4. br. odbyło się zebranie Klubu Pil. Woj. Śląskiego, na którem uchwalono angagement pilota instruktora w osobie p. kpt. pil. rez. St. Jakóbowskiego i dwóch mechaników. Należy podkreślić wielką pieczołowitość i troskę Zarządu, który świadom doniosłości znaczenia dobrego pilota dla początkujących w pilotażu, z pośród licznych kandydatów, wybrał najlepszego, który ma za sobą opinję jednego z najbardziej doświadczonych i wytrawnych lotników instruktorów polskich. Dlatego należy spodziewać się, że Klub Pilotów Woj. Śl. dzięki doskonałemu wyborowi pilota instruktora w szkoleniu praktycznem stanie na wysokości zadania.

II.

Z inicjatywy Zarządu Klubu dnia 3. 5. br. odbył się lot w celach propagandy lotnictwa, a w szczególności lotnictwa sportowego i P. W. Lot. w Woj. Śląskiem a zwłaszcza ośrodku lotniczym Polski w Katowicach.

III.

Dla współpracy w naszem wydawnictwie pozyskaliśmy znanego już dziś w szerokich kołach społeczeństwa, wybitnego beletrystę por. pil. Meissnera Janusza, referenta prasowego Dep. Aer. Min. Spr. Wojsk.

Temsamem będziemy dawać naszym Czytelnikom najaktualniejsze rzeczy z dziedziny literatury lotniczej.

IV.

W połowie maja br. Klub Pil. Woj. Śląsk. rozpocznie pierwszy praktyczny kurs lotniczy.

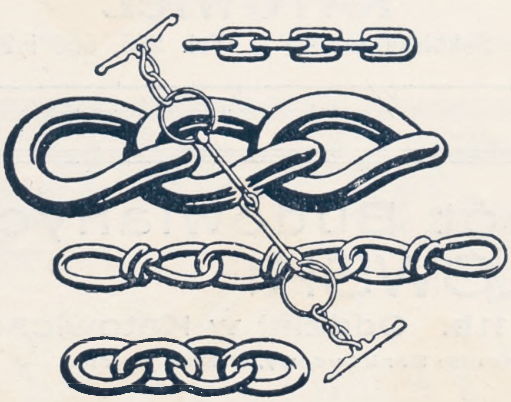
Członkowie wspierający:

Strahl & Co, Szopienice
Dr. Nasse, gen. dyr., Pszczyna
Inż. Absolon Brunon, Nowy Bytom
Huta „Silesia", Paruszowiec
Różycki J., gen. dyr., Warszawa
Dr. Tomala Walter, Katowice
Krämer Aleksander J., Katowice
Starosta Kunon Pongratz, Bielsko
Mańda Leon, dyr., Ustroń
Wydział Powiatowy, Pszczyna
Śląskie Kopalnie i Cynkownie S. A., Katowice
Gen. Dyr. Dr. Endlich Paweł, Tarnowskie Góry
Wittig Hermann, dyr., Tarnowskie Góry
Konsul Körner Ernest, Katowice
Nighmann C. E., gen. dyr., Giszowiec
Fischer, naddyr., Giszowiec
Wydział Powiatowy, Świętochłowice
Morawski Tomisław, gen. dyr., Katowice
Inż. Muszyński Stanisław, Bielsko—Warszawa
Elektrownia Bielsko-Biała
Rosenauer Rudolf, dyr., Hajduki Wielkie
„Carbochemia" S. z o. o., Katowice
Wilkens O., Nowy Bytom
„Triton", wł. inż. Walczuch, Katowice
Mrowietz Szymon, Nowa Wieś
Schwärzell Walter, Mikołów
Büschel C. (Koetz Nast.), Mikołów
Inż. Dalbor Bolesław, Królewska Huta.

Członkowie nadzwyczajni.

Książę Paweł Fryderyk Sapieha, Tarnowskie Góry.
Inż. Sznapka Robert, gen. dyr., Siemianowice





Wydawca: Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. — Odpowiedzialny redaktor: St. Pięta — Katowice.
Tłoczono w Drukarni Śląskiej, sp. z ogranicz. odpow. w Katowicach.